



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Uitgangspunten Referentieprognoses Goederenvervoer

**Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat**

Datum: 2025-10-24

Versie: 1191-opstellen-uitgangspunten-rapport-rpgv2025

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Informatie: Rijkswaterstaat (WVL)

Datum: 2025-10-24

Versienummer: 1191-opstellen-uitgangspunten-rapport-rpgv2025

Inhoudsopgave

1 Inleiding

2 Algemene modeltechnische uitgangspunten

3 Omgevingsscenario

- 3.1 Demografie
- 3.2 Distributiecentra
- 3.3 Pakketsorteercentra
- 3.4 Ruimtelijk patroon scenario
- 3.5 Containerterminals
 - 3.5.1 Meegenomen wijzigingen
 - 3.5.2 Niet meegenomen
- 3.6 Nabewerkingen
- 3.7 Niet aangepast in scenario's

4 Beleidsuitgangspunten

- 4.1 Vrachtwagenheffing Nederland
- 4.2 Vrachtwagenheffingen buitenland
 - 4.2.1 Tarieven
- 4.3 Gebruiksvergoedingen spoorgoederenvervoer
- 4.4 Zero-emissie zones
- 4.5 Afstanden en reistijden voor weg, spoor en binnenvaart
- 4.6 EU-ETS voor zeevaart

5 Bronnen

1 Inleiding

Deze memo beschrijft de uitgangspunten die gebruikt worden bij de referentieprognoses goederenvervoer 2025 (RPGV2025). Bij het maken van goederenvervoerprognoses worden verschillende uitgangspunten gebruikt. Deze uitgangspunten staan in deze rapportage beschreven. Deze memo is een korte samenvatting van het document *Het scenario in de Referentieprognoses goederenvervoer 2025*, door Significance & Panteia (2025).

2 Algemene modeltechnische uitgangspunten

- Integrale modellering met goederenvervoermodel BasGoed 6.3.3 voor de modaliteiten weg, spoor, binnenvaart en zeevaart.
- Basisjaar 2018.
- Voor het wegvervoer berekend BasGoed groei voor alle bestelwagen segmenten.
- Er worden in de RPGV2025 prognoses opgesteld voor 2040, 2050 en 2060.

3 Omgevingsscenario

We gebruiken de Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's uit de WLO 2025. Er worden prognoses opgesteld voor twee van de vier omgevingsscenario's uit de WLO-2025, te weten:

- Hoog Snel en
- Laag Vertraagd.

Meer informatie over het WLO-scenario voor goederenvervoer is te vinden in PBL (2025), [link](#). De vertaling van deze goederenvervoersscenario's naar invoer voor BasGoed staat beschreven in Significance (2025), [link](#).

Na het uitkomen van de WLO-2025 worden deze referentieprognoses goederenvervoer 2025 gemaakt. In deze referentieprognoses zijn een aantal uitgangspunten uit de WLO-2025 in meer detail uitgewerkt. Zo worden de laatste (ruimtelijke-)plannen meegenomen in deze prognose. Op de volgende onderwerpen hebben we een verdere verbijzondering van het omgevingsscenario uitgewerkt.

- Demografie, bestaande uit spreiding inwoners en arbeidsplaatsen
- Distributiecentra
- Pakketsorteercentra
- Ruimtelijk Patroon scenario voor:
 - Steenkool
 - Biomassacentrale Utrecht
 - Cement vanuit Botlek
 - Overslagkade betoncentrale Almere
 - Sluiting Innovio Papers Nijmegen
- Veranderingen in containerterminals
- Nabewerkingen

Al deze punten zullen we beknopt bespreken in een paragraaf.

3.1 Demografie

De demografie is in de WLO-2025 vastgelegd op provincie-niveau. Hierop volgend is een gedetailleerde uitwerking gemaakt door ABF Research (2025) per LMS-/NRM-zone. De ontwikkeling van inwoners en arbeidsplaatsen uit de detailresultaten ABF Research (2025) worden gebruikt. Voor de regionaal economische prognoses binnen BasGoed is voor Frankrijk meer detail gewenst dan in ABF Research (2025) wordt gegeven. Voor Frankrijk is het WLO-2025 scenario gebruikt, waarin één middenscenario zit. Deze is gelijk voor Hoog Snel en Laag Vertraagd. Buiten de landen Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en Luxemburg wordt er geen bevolkingsontwikkeling meegenomen.

3.2 Distributiecentra

De oppervlakte van distributiecentra per LMS-/NRM-zone wordt gebruikt, overgenomen uit ABF Research 2025. Op basis van o.a. ontwikkeling aantallen banen, ontwikkeling gemiddelde bedrijfsgrootte en bekende plannen.

3.3 Pakketsorteercentra

Er openen een aantal nieuwe pakketsorteercentra tussen 2018 en de prognosejaren. Deze nieuwe pakketsorteercentra zijn in te delen in twee categorieën.

- De nieuwe pakketsorteercentra die tussen 2018 en augustus 2025 zijn geopend. Dit zijn er 17.
- Een aantal nieuwe hypothetische pakketsorteercentra die tussen 2025 en 2030 zullen openen. Dit zijn er 12.

3.4 Ruimtelijk patroon scenario

Een strategisch model als BasGoed kan niet endogeen grote disrupties in het ruimtelijk patroon berekenen. Daarom worden voor verschillende doeleinden een ruimtelijk patroon opgegeven. Voor de volgende doeleinde wordt er een ruimtelijk patroon opgesteld:

- Dat het overgebleven steenkoolvervoer naar de staalindustrie gaat.
- De opening van Biomassacentrale Utrecht.
- Nieuwe stromen aan Cement vanuit Botlek.
- Een nieuwe overslagkade voor de betoncentrale in Almere.
- Sluiting van de papierfabriek Innovio Papers in Nijmegen.

3.5 Containerterminals

3.5.1 Meegenomen wijzigingen

- Container terminal Deventer: open sinds 2024 en een capaciteit van 30.000 TEU.
- Container terminal Puttershoek: nieuwe terminal (SHIPP 21). In ontwikkeling. Exacte capaciteit is niet bekend, maar afgeleid op 30.000 TEU.
- Port of Limburg (Genk): grote uitbreiding (350.000 TEU) in de buurt van bestaande terminal (21). Nieuwe terminal vervangt oude. Capaciteit gewijzigd naar 350.000 TEU.
- Verwijderen terminal Stein: technisch is er containeroverslag mogelijk (er zijn verrijdbare kranen aanwezig), maar in de praktijk gebeurt dit niet meer. Deze terminal wordt gebruikt voor bulk. Containers gaan naar Holtum.
- Verdubbelde capaciteit terminal, Alblasterdam naar 200.000 TEU.
- Verhoogde capaciteit terminal Bergen op Zoom naar 250.000 TEU.
- Derde railterminal Venlo: gezamenlijke capaciteit naar 1.045.000 TEU.

3.5.2 Niet meegenomen

- Terminal Valburg (was beoogd vanaf 2027): er ontbreekt een exploitant of bouwpartij. Per januari 2024 heeft de provincie besloten af te zien van realisatie ([De Gelderlander, 3 jan 2024](#)).
- Railterminal Zwolle Hessepoort: er loopt nog onderzoek of de terminal technisch en financieel haalbaar is. Er ligt nog geen besluit.
- Dordrecht: HGK en ZHD Stevedores Containerterminal, haalbaarheidsonderzoek bezig. Nog onduidelijk of deze terminal er echt komt.

3.6 Nabewerkingen

De volgende Nabewerkingen voor de verschillende modaliteiten worden meegenomen. De laatste drie nabewerkingen komen voort uit de WLO-2025.

Tabel 3.1: Nabewerkingen RPGV2025

Nabewerking	Weg	Spoor	Binnenvaart	Zeevaart
Exacte locatie reizen nieuwe containerterminals			X	
Biomassa Amercentrale Geertruidenberg			X	
Slurryvervoer Maastricht			X	
Vervoer cementklinker naar Botlek			X	
Shift zandwinning naar Flevoland			X	
Shift grindwinning naar België			X	
Modal shift Maasvlakte	X	X	X	
Biomassa voor Energietoepassingen (WLO)		X	X	X
Ammoniak voor de Zeevaart (WLO)				X
Plastic Afval (WLO)	X	X		X

3.7 Niet aangepast in scenario's

Er zijn geen aanpassingen in / aanvullingen op de scenario's voor:

- OBOR (One Belt, One Road – Nieuwe Zijderoute)
- Zelfrijdende/autonome voer- en vaartuigen.
 - Geen zelfrijdende/autonome vrachtwagens, treinen, schepen in 2040/50/60.
 - Geen platooning.
- Eventuele toekomstige inzet buisleidingtransport voor vervoer dat nu nog via andere modaliteiten gaat.
- Eventuele toekomstige inzet kustvaart voor vervoer dat nu nog via landmodaliteiten (weg, binnenvaart, spoor) gaat.

4 Beleidsuitgangspunten

In het beleidsscenario voor de RPGV2025 zijn de volgende zaken opgenomen:

- Vrachtwagenheffing Nederland
- Heffingen buiten Nederland
- Gebruiksvergoeding spoorvervoer
- Zero-emissie zones
- Afstanden en reistijden voor weg, spoor en binnenvaart
- EU-ETS voor zeevaart

Al deze beleidsuitgangspunten zullen we beknopt bespreken in een paragraaf.

4.1 Vrachtwagenheffing Nederland

In alle scenario's wordt aangenomen dat de vrachtwagenheffing in Nederland is ingevoerd. Dit betekent het volgende voor de invoer:

- Tarief van de vrachtwagenheffing wordt overgenomen van de gebruikte tarieven in LMS/NRM.
- Hetzelfde heffingsnetwerk als in LMS/NRM wordt gehanteerd.
- Verlaging vaste lasten (Eurovignet en MRB).
- Er wordt rekening gehouden dat een deel van de kostenverhoging wordt opgevangen door efficiencyverbeteringen door vervoerders.
 - Niet-containervervoer: 1% efficiencyverbetering (1% minder vrachtwagenkilometers voor een gelijke hoeveelheid vervoer), via combinatie van:
 - toename beladingsgraad beladen ritten met 0,85%.
 - afname verhouding leeg/beladen ritten met 0,85%.
 - Containervervoer: 1% efficiencyverbetering (1% minder vrachtwagenkilometers voor een gelijke hoeveelheid vervoer), door toename beladingsgraad beladen ritten met 1%.

In de uitgangspunten houden we geen rekening met de terugsluismaatregelen:

- We nemen geen vervoer-/verkeerskundige effecten uit de terugsluismaatregelen mee.

4.2 Vrachtwagenheffingen buitenland

4.2.1 Tarieven

In [Tabel 4.1](#) staat de vrachtwagenheffing in België en Duitsland weergegeven. De gegeven tarieven zijn voor een gemiddeld vracht voertuig.

Tabel 4.1: Kosten vrachtwagenheffing buitenland in eurocent per kilometer, prijspeil 2018

Gebied	2018	2040/2050 en 2060
België - Wallonië	13,1	13,8
België - Vlaanderen	13,2	15,8
België - Brussels	20,7	21,9
Duitsland	18,2	17,8

De prijs voor Duitsland neemt af tussen 2018 en de prognosejaren. Hier staat echter tegenover dat het heffingsplichtige netwerk, met de toevoeging van alle B-wegen, sinds 2018 fors is toegenomen.

4.3 Gebruiksvergoedingen spoorgoederenvervoer

De ontwikkelingen zoals weergegeven in [Tabel 4.2](#) worden meegenomen tussen basisjaar 2018 en de prognosejaren.

Tabel 4.2: Gebruiksvergoedingen per km per land

Land	Gebruiksvergoeding 2018	Gebruiksvergoeding prognosejaren	Ook van toepassing op
Nederland	€ 3,16	€ 2,97	
Duitsland	€ 3,88	€ 3,65	Oostenrijk, Tsjechië
België	€ 2,89	€ 2,72	Luxemburg
Frankrijk	€ 4,79	€ 4,50	Denemarken
Zwitserland	€ 8,88	€ 8,35	
Italië	€ 2,98	€ 2,80	
Polen	€ 4,49	€ 4,22	

4.4 Zero-emissie zones

In de RPGV2025 worden de Zero emissie zones (ZEZ) meegenomen in BasGoed. Alle steden die een besluit hebben genomen over invoering van ZEZ worden meegenomen. Hierop zijn drie uitzonderingen. De zero emissie zones in Assen, Zaanstad en Schiphol zijn zo klein dat deze niet goed meegenomen kunnen worden in het landelijke model BasGoed.

4.5 Afstanden en reistijden voor weg, spoor en binnenvaart

De afstanden en reistijden voor weg, spoor en binnenvaart en de ontwikkeling tussen 2018 en prognosejaren is zo goed mogelijk afgeleid.

- Voor wegvervoer binnen Nederland wordt aangesloten bij de prognoses uit LMS/NRM.
- Voor wegvervoer buiten Nederland wordt rekening gehouden met de opening van de Fehmarnbelt tunnel tussen Duitsland en Denemarken.
- Voor de binnenvaart wordt in het prognosejaar rekening gehouden met de opening van de Seine-Scheldeverbinding verbinding. De afstanden en reistijden worden berekend met het BIVAS-model.
- Voor het spoorvervoer wordt rekening gehouden met de opening van de Ceneri-tunnel in Zwitserland. De gemiddelde vertraging tussen 2018 en het prognosejaar neemt toe. In 2018 wordt een gemiddelde vertraging van 13% van de geplande reistijd dit wordt 15,1%. We gebruiken verschillende

snelheden per land voor de basissituatie en voor de prognosesituatie. Deze zijn weergegeven in [Tabel 4.3](#).

Tabel 4.3: Geplande snelheden spoorvervoer

Land	Snelheid 2018 in km/uur	Snelheid prognosejaren in km/uur
Nederland	50,5	50,5
Nederland (Zeeuws-Vlaanderen)	11,9	11,9
Nederland (Betuweroute)	80,1	80,1
België	50,9	52,5
Zwitserland	57,1	54,3
Tsjechië	45,8	47,7
Duitsland	49,7	51,1
Frankrijk	61,3	55,7
Italië	59,1	52,2
De Baltische staten	42,0	35,7
Polen	44,8	46,8

4.6 EU-ETS voor zeevaart

Het EU ETS (European Union Emissions Trading System) wordt sinds 2024 toegepast op de zeevaart voor schepen met een laadvermogen ≥ 5.000 GT (gross tonnage). In 2024 wordt slechts 40% van de uitstoot beprijsd; in 2025 gaat dat naar 70%, in 2026 naar 100%. Dit betekent dat reders en scheepseigenaren vanaf 2024 moeten betalen voor de CO₂-uitstoot van hun schepen die varen van, naar of binnen de EU. Deze extra kosten zijn meegenomen in BasGoed voor schepen met scheepsgrootte 3 en groter (laadvermogen ≥ 5.000 GT). De ETS-toeslag verschilt per reis en haven (EU-EU reizen betekenen dat 100% van reis telt mee, terwijl EU-Azië reizen betekent dat 50% van reis telt mee). Als toename gaan we uit van 3% extra kosten.

5 Bronnen

- ABF Research (2025) SEGs NRM 2025, Kenmerk:r2025-0018LGR i.o.v. Rijkswaterstaat-WVL.
- De Gelderlander (3 jan 2024). [Geen interesse railterminal Gelderland](#).
- Planbureau voor de Leefomgeving (2025) [WLO Cahier Mobiliteit](#)
- Significance (2025) WLO 2025 Achtergrondrapportage: Instellingen van het BasGoed-model voor doorrekeningen van goederenvervoerscenario's. I.o.v. het PBL [link](#)
- Significance & Panteia (2025) Het scenario in de Referentieprognoses goederenvervoer 2025. Uitgegeven door: Rijkswaterstaat WVL.